

- вимагати відшкодування збитків, завданих діями водіїв, пасажирів та пішоходів вулицям і дорогам міст та інших населених пунктів;
- вимагати від учасників дорожнього руху виконання вимог нормативно-правових актів України, що регулюють функціонування вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;
- оновлення парку дорожньої ремонтної техніки та техніки для утримання і благоустрою вулично-дорожньої мережі міста, яка вичерпала ресурс експлуатації;
- залучення фінансових ресурсів у транспортну галузь і поповнення місцевих бюджетів може дати введення плати за пересування окремими ділянками вулично-дорожньої мережі міст з поліпшеними умовами дорожнього руху.

Негайне вирішення комплексу задач по розвитку вулично-дорожньої мережі, створенню умов для безпечного, швидкісного та комфортного руху транспорту і пішоходів, впровадження сучасних технологій, матеріалів для ремонту й утримання доріг забезпечить сталий розвиток міста та транспортну комфортність його мешканців.

1. Про автомобільні дороги: Закон України №2862-ІУ від 8 вересня 2005 р.

2. Шутенко Л.М., Семенов В.Т., Ковалевський Г.В., Тітяєв В.І., Карпушин Е.І., Великих О.О., Тимошенко В.М., Ткачов О.В. Концепція комплексного соціально-економічного розвитку м. Харкова до 2010р. // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.24. – К.: Техніка. 2000. – С.3-43.

Отримано 21.10.2005

УДК 72.01

Е.С.БЕЗЛЮБЧЕНКО, канд. техн. наук, В.В.БЕЗЛЮБЧЕНКО

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ГОРОД ДОЛЖЕН БЫТЬ КОМФОРТНЫМ ДЛЯ ЖИЗНИ

Рассматриваются вопросы улучшения качества жизни в современном городе.

Новый век предъявляет новые требования не только к каждому отдельному человеку и обществу в целом, но и к городам. Это относится и к таким мегаполисам как Харьков. Крупнейший транспортный узел, первая столица, наш город просто обязан динамично развиваться, сохраняя при этом комфортность проживания для каждого горожанина.

Три пространства в жизнедеятельности социально активного индивида определяют его самочувствие – в психологическом, моральном и физическом плане: дом, работа и путь на работу и домой [2]. Благо, если все они, эти пространства, комфортны: тогда человек здоров и

счастлив, а это значит, что с полным основанием можно говорить о здоровом обществе, находящемся под защитой здорового государства. Кажется, весь цивилизованный мир уже понял, какое значение для личности, общества и государства имеет устроенность (по сути, благополучие и безопасность) этих трех пространств. Бесспорно, комфортность этих пространств наиболее проблематична в мегаполисе [1]. Но также бесспорно, что именно в мегаполисе должны быть сосредоточены усилия властей, ученых, бизнесменов, направленные на организацию здорового образа жизни обитателей мегаполиса.

Традиция застройки зданий вдоль улиц тянется из нашего далекого деревенского прошлого, когда единственным проезжающим по этим улицам видом транспорта были лошади. Понятно, что в старых частях города застройка исторически развивалась в непосредственной близости от мостовой, и сейчас ничего с этим поделать нельзя. Однако построение современных жилых домов вдоль интенсивных транспортных потоков имеет ряд негативных факторов: непосредственное отравление выхлопными газами, длительное накопление в организме тяжелых металлов, постоянное звуковое раздражение нервной системы, непрерывная вибрация зданий в полосе биологически активных частот. И если с первыми еще как-то можно условно бороться, установив очистители воздуха и качественные шумозащитные окна, то непрерывная вибрация зданий на частотах, кратных частотам сердца, мозга и других внутренних органов, никакому экранированию не подлежит. К счастью, такие колебания достаточно быстро затухают в зависимости от расстояния и наличии рассеивающих объектов, поэтому эффективным способом борьбы с ними является удаление здания от проезжей части и полоса из нескольких рядов деревьев между строением и улицей, расположение домов не вдоль улиц, а углом к ним или торцом. Наибольший выброс выхлопных газов происходит при торможении или старте машины, поэтому наиболее опасны перекрестки и светофоры. К тому же, более тяжелые, чем воздух выхлопные газы имеют свойство опускаться к земле и скапливаться в низинах и местах застоя воздуха.

Одним из вариантов решения проблемы является использование подземного пространства для строительства городских автотранспортных тоннелей, что обеспечивает разгрузку и упорядочение движения потоков наземного транспорта и ведет к улучшению экологических параметров городской среды.

Для крупных городов-мегаполисов освоение подземного пространства оказывает положительное влияние на экологическое состояние городской среды, жилой и нежилой застройки.

Несмотря на сложные экономические условия, в крупных городах Украины продолжается эксплуатация и строительство одного из важнейших подземных сооружений – метрополитена.

С другой стороны, в ходе возведения подземных сооружений и объектов городской инфраструктуры (линий и станций метрополитена, торговых центров, многоместных гаражей и автостоянок, прогонов авто- и железнодорожных магистралей, коллекторов коммуникационных сетей глубокого заложения) активизируются опасные геологические процессы, не проявлявшиеся раньше при наземном строительстве (деформации, просадки земной поверхности, подтопление).

Возведение и эксплуатация подземных сооружений осуществляются в условиях плотной городской застройки, в том числе в центральных зонах городов, где расположены ценные памятники истории и архитектуры, уникальные здания и сооружения. Именно здесь велика плотность заселения и разнообразные техногенные нагрузки на геологическую среду.

В перспективе создание новых экологически безопасных технологий строительства, отвечающих требованиям защиты геологической среды, позволит разместить ниже земной поверхности до 70% общего объема гаражей, 60% складов, 50% архивов и хранилищ, 30% учреждений культурно-бытового обслуживания.

Как уже было отмечено выше, самочувствие человека определяет качество его жизни. Говоря об этом, в первую очередь, следует обсудить качество жилья человека. Известно, что 94,5% жителей Харькова проживают в так называемом вторичном жилье, а не в новостройках. В основном такое жильё относится к государственному жилому фонду и находится в ведении домоуправлений и жилищно-коммунальных органов.

Сегодня недостаточно уделяется внимания эксплуатации жилых домов, качеству ремонтов. Как следствие, в ряде случаев текущий и капитальные ремонты объектов коммунального хозяйства проводятся несвоевременно и некачественно; лифты, системы отопления и водоснабжения находятся в неудовлетворительном состоянии; территория домовладений и места общего пользования – дворы, лестничные клетки – содержатся в антисанитарном состоянии, что приводит к преждевременному разрушению жилого фонда и создает неудобства для жильцов. Слабо проводится работа по привлечению населения к осуществлению мероприятий по сохранению жилья, улучшению его эксплуатации и благоустройству жилого фонда.

Комфортность проживания в современном мегаполисе, тем более таком промышленно развитом, как Харьков, зависит и от чистоты воз-

духа, качества воды и уровня канализования, т.е. от экологии.

В условиях экологического неблагополучия большинства городских поселений Украины одним из эффективных факторов оздоровления окружающей среды, повышения комфортности и качества среды жизни человека являются зеленые насаждения.

Устойчивая тенденция экспансии застройки на природное окружение городов и неупорядоченность общей планировочной структуры поселений и пригородных зон при одновременном насыщении территории элементами инженерной инфраструктуры приводит к сокращению площади городских зеленых насаждений и усложняет взаимосвязку архитектурных объектов с природной средой.

При дефиците денежных средств на благоустройство и озеленение городской среды основной задачей является сохранение существующих зеленых насаждений, играющих важную роль в оздоровлении городов, улучшении их архитектурного облика, организации отдыха населения.

Для повышения технического состояния и сохранения существующего жилого фонда и объектов городской инфраструктуры, наличие и качество которых влияет на жизнедеятельность и самочувствие человека, необходимо исполнительным органам городских Советов, руководителям предприятий, организаций и учреждений, имеющих в ведении жилой фонд и другие объекты, разработать и осуществить мероприятия по:

- контролю за экологическим и санитарным состоянием районов города, привлечением денежных средств для расширения зеленых массивов и мест отдыха населения;
- организации своевременного проведения ремонтов жилых домов;
- обеспечению домоуправлений и жилищно-коммунальных органов квалифицированными кадрами, способными обеспечить высокий уровень организации и управления жилищным хозяйством и улучшить жилищно-коммунальное обслуживание населения;
- строгому следованию законодательству об ответственности граждан за сохранность и содержание в исправном состоянии элементов жилого фонда, санитарно-технического оборудования, сохранность объектов городского благоустройства, мест массового отдыха населения.

Очевидно, что осуществление таких мероприятий ляжет на плечи городских коммунальных предприятий. Фактом является то, что коммунальные предприятия сегодня находятся в очень затруднительном финансовом состоянии, что свидетельствует о необходимости усовер-

шенствования механизма управления и ведения ими хозяйственной деятельности. Неприбыльность существующих коммунальных предприятий вызвана объективными причинами:

- реорганизацией неплатежеспособных предприятий, работавших на устаревшем оборудовании (износ их основных средств в среднем по Харькову составляет 63%);

- недостаток бюджетных средств (дотаций) для покрытия разницы между рассчитанной, утвержденной местным Советом плановой стоимостью услуг и фактическим её значением; отсутствие у местного Совета средств и источников компенсирования этой разницы;

- несвоевременно и не в полном объеме компенсируются из бюджета субсидии для покрытия стоимости услуг; несвоевременные платежи. Все эти и другие причины, которые негативно влияют на финансовое состояние предприятий отрасли коммунального хозяйства и имеют, как следствие, отставание доходов от эксплуатационных расходов, что лишает их возможности поддерживать на необходимом уровне основные средства и пополнять оборотные средства [3].

Для решения вышеуказанных проблем предлагается изменение подхода к формированию тарифа. Главными заданиями внедрения новой системы формирования тарифов являются:

- более квалифицированно и эффективно управлять имуществом, которое принадлежит на праве собственности территориальной громаде, обеспечение его надлежащего состояния, возможности эффективной эксплуатации, необходимого уровня и качества услуг потребителям;
- найти возможность пополнения оборотных средств, не изменяя при этом размер действующих тарифов;
- внедрение более гибкой системы управления;
- финансирование и материально-техническая поддержка мероприятий, которые обеспечат рациональное управление основными средствами.

Таким образом, рассуждая о комфортности жизни человека в мегаполисе, приходим к выводу, что девизом города нового века должно стать современное обустройство, социальный комфорт и экологическая безопасность.

1. Рагульская М.В. Технология экологического выживания в мегаполисе // Монолит. Июнь 20002. (Институт земного магнетизма и распространения радиоволн РАН mary@izmiran.rssi.ru).

2. Шерелев Н.П., Шумилов М.С. Реконструкция городской застройки. – М.: Высш. шк., 2000. – 271 с.

3. Посібник з бухгалтерського обліку для підприємств комунальної галузі. Затвер-

джено наказом Держжитлокомунгоспу України від 20.02.04 р. №20.

Получено 17.10.2005

УДК 72.012

Г.Л.КОПТЕВА

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ДВИЖЕНИЕ КАК ФОРМООБРАЗУЮЩИЙ ФАКТОР КОМФОРТНОЙ СРЕДЫ МЕГАПОЛИСА

Рассматривается аспект транспортного и пешеходного движения в формировании структуры города и его эстетико-композиционные качества.

Композиционные проблемы в архитектуре становятся все более актуальными в связи с усложнением структуры жизнедеятельности современных городов. Это связано с тем, что архитектору приходится решать технические, экономические, социальные и другие задачи, без которых невозможно решение главной цели архитектуры – организации пространства для полноценной жизнедеятельности человека; пространства, которое «говорит» с человеком понятным языком; пространства, в котором целостность мира отображается в целостности отдельных форм.

Таким образом, возникает необходимость в понимании не только формально-технических архитектурно-градостроительных аспектов города, но и его эстетико-композиционных качеств. В этом смысле актуальной является композиционная роль движения, которая позволяет воспринимать архитектурное произведение с различных позиций и ракурсов, оценивать его как единое целое с предыдущими и последующими впечатлениями от фрагментов города, понимать его композицию в пространстве и времени. Касаясь особенностей современного градостроительства, известный теоретик архитектуры А.Э.Гутнов отмечает все возрастающее значение транспортной инфраструктуры: «Транспорт формирует по сути дела фактическую пространственно-временную структуру городской активности. Именно поэтому следует с особым вниманием отнестись к разработке вопроса движения транспорта. Из локального он перерастает в крупную градоформирующую проблему» [3].

Фактор движения в городских структурах достаточно полно изучен теоретиками архитектуры и градостроительства – от О.Шуази до М.Я.Гинзбурга, А.Э.Гутнова, И.Г.Лежавы, Ж.Кандилиса, К.Линча, Э.Грушка [1-7] и др. Однако развитие науки, как архитектуры, так и других ее направлений дает новые знания, открывающие новые аспекты фактора движения в архитектурно-градостроительной композиции